Representación aproximada del trazado previsto del TAV hacia Vitoria a su paso por Altsasu (fase 2).

El nuevo trazado del TAV tendrá un gran impacto en Alsasua

El Ministerio de Transportes del Estado ha presentado el estudio informativo del tramo Pamplona-Alsasua para construir una nueva plataforma destinada al Tren de Alta Velocidad (TAV) y ha abierto el plazo para presentar alegaciones. En dicho estudio no se tienen en cuenta las necesidades de nuestro valle ni se valoran modelos alternativos de transporte ferroviario.

La propuesta del Ministerio impone una nueva plataforma diseñada exclusivamente para conectar capitales, marginando a los pueblos y sin aportar ninguna solución al transporte de mercancías. Este modelo, además de generar un altísimo coste económico y ambiental, acarrea una consecuencia muy grave: tal y como ha ocurrido en el resto del Estado, la imposición de la alta velocidad supone el abandono paulatino del tren convencional.

Amenaza directa para Alsasua

Aunque el estudio actual se centra en el tramo Pamplona-Alsasua, ya deja proyectado el arranque de la futura conexión con la Y vasca, una obra que atravesará nuestro pueblo con un impacto gravísimo y directo. Por tanto, este desarrollo nos afectará en dos fases.

Primera fase: La nueva línea entrará a Alsasua paralela a la vía actual hasta el apeadero. En la zona de Txioka, se construirá una subestación eléctrica y se instalará un intercambiador de raíles para enlazar el TAV con la vía actual.

Segunda fase (Conexión con la Y vasca): Si definitivamente el enlace se realiza por Vitoria en vez de por Ezkio, como todo parece indicar, el trazado procedente de Etxarri entrará por Zangitu, cruzará la autovía junto al polígono Ondarria y recorrerá la barga abriendo varias trincheras y túneles hasta llegar a Olazti (véase imagen superior).

Recogida popular de alegaciones para rechazar el proyecto y reclamar otro modelo ferroviario

Estamos ante un momento decisivo para el futuro de nuestro pueblo. En las próximas semanas, tenemos la oportunidad de manifestar nuestra opinión mediante las alegaciones.

Entrega de alegaciones

La opción preferente es acudir directamente a las oficinas del ayuntamiento en horario de oficina para registrar la alegación. Además, se ha instalado un buzón específico en el Centro Cultural Iortia, donde también se podrán encontrar copias impresas del documento para quienes no dispongan de una en ese momento.

Descarga de la alegación

Puedes descargar e imprimir el documento directamente desde https://l.eus/alegazioa

Charla informativa el 6 de marzo en el Iortia

El 6 de marzo a las 18:30 horas, se llevará a cabo en el Centro Cultural Iortia una charla informativa sobre lo expuesto en este documento. En ella se ampliarán los detalles y se resolverán todas las dudas.

¿Sabías que...

... el TAV no tendrá estaciones ni paradas entre Pamplona y la Y Vasca?

... solo une capitales y da la espalda a los pueblos, agrandando la brecha entre el mundo rural y el urbano?

... sólo el 6% de las personas usuarias del ferrocarril utilizan el TAV, frente a la inmensa mayoría que usa el tren convencional en su día a día?

... el TAV solo ahorraría 8 minutos en el trayecto Pamplona-Vitoria frente a la alternativa?

.. plantean la creación de 9 vertederos de tierras en Sakana, uno en Alsasua con capacidad de 285.000 m^3, en las cercanías de los parajes de Txoritegi - Iturritxoeta?

... al plantear la conexión de Pamplona con la Y vasca en dos fases, el impacto para nuestro pueblo será doble, ya que ambas afectan directamente a Alsasua?

... el TAV navarro no está preparado para transportar mercancias?

... en Navarra únicamente se transporta por ferrocarril el 1,2% de las mercancías, muy por debajo de la media europea (17%) y del objetivo marcado para 2030 (30%)?

... que cuando el TAV atraviesa una comarca la inversión en el tren convencional se reduce drásticamente y este queda abandonado? Esto supondría que desaparecieran paulatinamente los trenes directos desde Alsasua hacia destinos como Barcelona o Madrid, entre otros.

La alternativa al TAV: modernizar la infraestructura actual, soterrar las vías en Alsasua y ahorrar un 45 %

Frente al modelo del Ministerio, la propuesta de la plataforma del Tren Público y Social demuestra que es posible adaptar las infraestructuras existentes, reduciendo el impacto ambiental y mejorando la integración urbana. El 87 % de las alcaldías de los ayuntamientos entre Pamplona y Vitoria defiende esta postura.

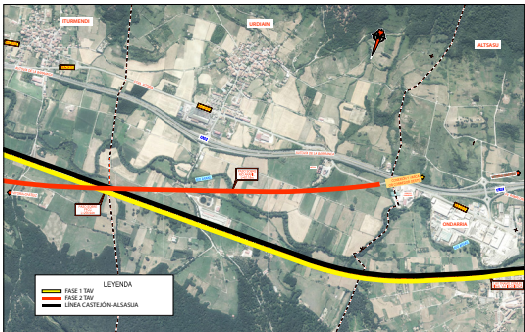
Frente a la imposición de una nueva plataforma diseñada en exclusiva para el Tren de Alta Velocidad (TAV), existe una alternativa real, viable y sostenible. Esta propuesta se sustenta en un exhaustivo estudio técnico realizado en 2022 por un equipo de ingenieros de caminos, a instancias de las plataformas por un Tren Público y Social de Navarra, Álava y Burgos.

A pesar de que este documento fue presentado oficialmente en diversas instituciones de Navarra, la Comunidad Autónoma Vasca, del Estado español e incluso en Bruselas, el Ministerio no lo ha tenido en cuenta para su análisis, descartando de plano una opción que responde a nuestras verdaderas necesidades.

Modernizar en lugar de destruir

La alternativa plantea la modernización integral del corredor ferroviario actual entre Burgos y Castejón. El objetivo principal es hacer compatibles por unas mismas vías los servicios de cercanías, media distancia, largo recorrido y transporte de mercancías.

Frente al modelo destructivo del TAV, esta modernización aporta grandes beneficios: garantiza una cohesión territorial real uniendo pueblos y capitales reabriendo estaciones y apeaderos; impulsa el transporte de mercancías reduciendo los camiones en carretera; y asegura un mínimo impacto ambiental junto a un ahorro técnico estimado de 45% al evitar la construcción de nuevas infraestructuras.



Plano que muestra la doble afección de las fases 1 y 2 del TAV a su paso por Altsasu.

Soterramiento en Alsasua

Una de las grandes aportaciones de esta propuesta alternativa es su apuesta por la integración urbana del ferrocarril. En el caso concreto de Alsasua, el proyecto plantea el soterramiento de las vías y del apeadero a su paso por el pueblo.

Esta medida eliminaría el límite físico que suponen las vías actuales y reduciría drásticamente la contaminación acústica que sufren los vecinos a diario. El soterramiento mejoraría la seguridad y lograría una integración urbana mucho más amable y moderna.

En definitiva, el estudio de 2022 demuestra que existe una forma más lógica, económica y social de entender el ferrocarril, poniendo el bienestar de los habitantes de Sakana en el centro del diseño de las infraestructuras.

AHTak Gasteizerako bidean Altsasun izango duen aurreikusitako trazaduraren gutxi gorabeherako irudia (2. fasea)

AHTren ibilbide berriak eragin handia izango du Altsasun

Estatuko Garraio Ministerioak Iruñea-Altsasu tartean Abiadura Handiko Trenarentzat (AHT) plataforma berri bat eraikitzeko informazio-azterlana aurkeztu du, eta alegazioak aurkezteko epea ireki du. Azterlan horretan ez dira kontuan hartzen gure bailarako beharrak, eta ez dira trenbideko garraio eredu alternatiboak baloratzen.

Ministerioaren proposamenak hiriburuak lotzeko soilik balio duen plataforma berri bat inposatzen du, herriak baztertuz eta merkantzien garraioari inolako konponbiderik eman gabe. Eredu horrek, ekonomia eta ingurumen kostu oso handia sortzeaz gain, ondorio larria dakar: Estatuko gainerako lekuetan gertatu den bezala, abiadura handia ezartzeak tren konbentzionala pixkanaka bertan behera uztea dakar.

Zuzeneko mehatxua Altsasurako

Gaur egungo azterlana Iruñea-Altsasu tartean zentratzen bada ere, dagoeneko proiektatuta uzten du etorkizuneko Euskal Y-arekiko loturaren hasiera, eta gure herria zeharkatuko duen obra horrek inpaktu oso larria eta zuzena izango du. Garapen horrek, bi fasetan eragingo digu.

Lehenengo fasea: Linea berria egungo trenbidearen paraleloan sartuko da Altsasura, apeaderoraino. Txioka inguruan azpiestazio elektriko bat eraikiko da eta errail-trukagailu bat jarriko da AHTa egungo trenbidearekin lotzeko.

Bigarren fasea (Euskal Y-arekiko lotura): Behin betiko lotura Gasteiztik egiten bada, Ezkiotik egin beharrean, eta hori gertatzeko itxura dauka, Etxarritik datorren trazadura Zangitutik sartuko da, Ondarria industrialdearen ondoan autobia zeharkatuko du eta barga zeharkatuko du hainbat lubaki eta tunel irekiz Olaztira iritsi arte (ikus goiko irudia).

Alegazioen bilketa herrikoia, proiektua atzera botatzeko eta beste trenbide eredu bat eskatzeko

Gure herriaren etorkizunerako une erabakigarri baten aurrean gaude. Datozen asteetan, gure iritzia adierazteko aukera izango dugu alegazioen bidez.

Alegazioak aurkeztea

Aukera nagusia da zuzenean udaleko bulegoetara joatea, bulego ordutegian, alegazioa erregistratzeko. Beste aukera gisa, postontzi espezifiko bat jarri da Iortia Kultur Etxean, non dokumentuaren kopia inprimatuak ere aurkitu ahal izango dira.

Deskargatu alegazioa

Dokumentua zuzenean deskargatu eta inprima dezakezu https://l.eus/alegazioa

Informazio hitzaldia martxoaren 6an Iortian

Martxoaren 6an, 18:30ean, hitzaldi informatibo bat egingo da Iortia Kultur Etxean, dokumentu honetan azaltzen denari buruz. Bertan, xehetasunak emango dira eta zalantza guztiak argituko dira.

Orain da garaia!

AHTaren TXIKIZIOAREN AURREAN

MANIFESTAZIOA

HERRITARRON TRENA

Martxoak 14, larunbata
18:00
ALTSASU (Suhiltzaileak)

Ba al zenekien...

... AHTk ez duela ez geltokirik ez geldiunerik izango Iruñearen eta Euskal Y-aren artean?

...hiriburuak bakarrik lotzen dituela eta bizkarra ematen diela herriei, landa-munduaren eta hiri-munduaren arteko aldea handituz?

... trenbidearen erabiltzaileen % 6k baino ez duela AHTa erabiltzen eguneroko bizitzan, ohiko trena erabiltzen duten gehien-gehienen aldean?

... AHTk 8 minutu bakarrik aurreztuko lituzkeela Iruñea-Gasteiz ibilbidean, alternatibaren aurrean?

... Sakanan 9 lur-zabortegi sortzea planteatzen dutela, bat Altsasun, 285.000 m3-ko edukierarekin, Txoritegi - Iturritxoetako parajeetatik gertu?

... Iruñea Euskal Y-arekin bi fasetan lotzea planteatzean, eragina bikoitza izango dela gure herriarentzat, biek zuzenean eragiten baitiote Altsasuri?

... Nafarroako AHTa ez dagoela merkantziak garraiatzeko prestatuta?

... Nafarroan merkantzien % 1,2 baino ez dela garraiatzen trenez, Europako batez bestekoaren (% 17) eta 2030erako ezarritako helburuaren (% 30) oso azpitik?

... AHTk eskualde bat zeharkatzen duenean, tren konbentzionaleko inbertsioa izugarri murrizten dela eta hori abandonatuta geratzen dela? Horren ondorioz, Altsasutik Bartzelonara edo Madrilera doazen zuzeneko trenak desagertuko lirateke pixkanaka, besteak beste.

AHTren aurrean alternatiba: egungo azpiegitura modernizatzea, Altsasun trenbidea lurperatzea eta % 45 aurreztea

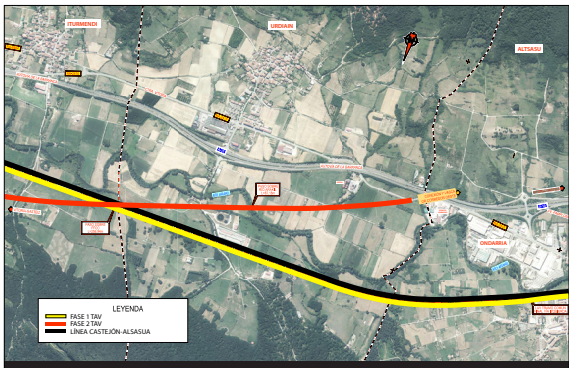
Ministerioaren ereduaren aurrean, Tren Publiko eta Sozialaren plataformaren proposamenak erakusten du posible dela dauden azpiegiturak egokitzea, ingurumen-inpaktua murriztuz eta integrazio urbanoa hobetuz. Iruñea eta Gasteiz arteko udaletako alkateen % 87k jarrera hau babesten du.

Abiadura Handiko Trenarentzat (AHT) soilik diseinatutako plataforma berri baten ezarpenaren aurrean, alternatiba erreal, bideragarri eta jasangarri bat dago. Proposamen hori 2022an bideetako ingeniari talde batek egindako azterketa tekniko sakon batean oinarritzen da, Nafarroako, Arabako eta Burgoseko Tren Publiko eta Sozial baten aldeko plataformek eskatuta.

Dokumentu hori modu ofizialean Nafarroako, Euskal Autonomia Erkidegoko, Espainiako Estatuko eta Bruselako hainbat erakundetan aurkeztu den arren, Ministerioak ez du kontuan hartu, ez du aztertu, eta erabat baztertu du gure benetako beharrei erantzuten dien aukera hau.

Modernizatu, suntsitu beharrean

Alternatibak Burgos eta Castejon arteko egungo trenbide-korridorearen modernizazio integrala planteatzen du. Helburu nagusia aldiriko zerbitzuak, distantzia ertaina, ibilbide luzea eta merkantzien garraioa bide berdinetatik bateragarri egitea da.



AHTaren 1. eta 2. faseek Altsasutik igarotzean duten afekzio bikoitza erakusten duen planoa.

AHTren eredu suntsitzailearen aurrean, modernizazio horrek onura handiak dakartza: benetako lurralde-kohesioa bermatzen du, herriak eta hiriburuak lotuz, geltokiak eta geralekuak berriro irekiz; merkantzien garraioa bultzatzen du, errepideko kamioiak murriztuz; eta ingurumen-inpaktu minimoa bermatzen du, % 45eko aurrezpen ekonomikoarekin batera, azpiegitura berriak eraikitzea saihestuz.

Lurperatzea Altsasun

Proposamen alternatibo horren ekarpen handienetako bat trenbidearen integrazio urbanoaren aldeko apustua da. Altsasuko kasuan, proiektuak trenbidea eta apeaderoa lurperatzea planteatzen du herritik igarotzean.

Neurri horrek egungo bideek dakarten muga fisikoa ezabatuko luke eta bizilagunek egunero jasaten duten kutsadura akustikoa nabarmen murriztuko luke. Lurperatzeak segurtasuna hobetuko luke eta integrazio urbanoa askoz atseginagoa eta modernoagoa lortuko luke.

Azken batean, 2022ko azterketak erakusten du trenbidea ulertzeko modu logikoagoa, ekonomikoagoa eta sozialagoa dagoela, Sakanako biztanleen ongizatea azpiegituren diseinuaren erdigunean jarriz.